С. С. С. Р
Н. К. П. С.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
№ 278.
15-го АВГУСТА 1926 г.
г. Гомель.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2570—2572).

Распоряжения Правления дорог.

ДБН. № 2570. О порядке освобождения трудящихся дороги для посещения зубных амбулаторий.

Ввиду поступающих с линии запросов о том, за чей счет должно оплачиваться рабочее время, затраченное трудящимися дороги на посещение зубной амбулатории для примерки зубного протеза,—настоящим раз'ясняется:

В виду введения в лечебных пунктах дороги вечернего амбулаторного приема застрахованных трудящихся, в том числе и по зубным болезням,—циркуляром по Зап. ж. д. от 5 ноября 1924 г. за № 50/ДБН/12503, на основании распоряжения НКТ от 6/IX—24 г. за № 109/1116, было предложено прекратить платный отпуск с работ трудящихся для посещения в рабочее время амбулаторий, за исключением случаев внезапного заболевания трудящегося на работе, при посещении врачей—специалистов, принимающих в рабочее время, при от'езде домой с рабочими поездами и в тех случаях, когда для посещения амбулатории необходим от'езд с места работы, ввиду нахождения в отдаленности лечебного пункта.

Означенный порядок освобождения необходимо применять и при первичных случаях посещения трудящимся зубных амбулаторий, но в виду того, что лечение зубов принимает иногда затяжной характер и происходит по предписанию врача, то дальнейшее освобождение трудящихся от работы для посещения зубной амбулатории для лечения зубов, примерки и получения протеза—в рабочее время должно производиться не за счет дороги, а с предоставлением отлучки без сохран. содержания.

За Ч *Серебряков.*
Врид ДБН *Янчевский.*
А *Куколевский.*

А. № 2571. С об'явлением приказа НКПС от 28/VII—1926 года за № 8768/ЭШД о происшествиях на Московско-Казанской и Московско-Курской ж. д., имевших место 3 и 12 января с. г.

Об'являя нижеприведенный приказ НКПС о происшествиях на Московско-Казанской и М.-Курской ж. дор. бывших 3 и 12 января 1926 года для сведения, подтверждаю к точному исполнению приказ мой № 1686 (Бюллет. № 154) о мерах борьбы с происшествиями, вследствие небрежного отношения железнодорожных агентов к обязанностям службы.

За УЦД—Ч *Сохань.*
ЧПТ *Федоров.*
А *Куколевский.*

Копия.

ЭШД 8768 О происшествиях на Московско-Казанской и на Московско-Курской ж. д., имевших место 3 и 12 января сего года.

I. 3 января с. г. на переезде 5 версты от ст. Луховицы, на перегоне Луховицы—Зарайск Зарайской одноколейной ветки Московско-Казанской ж. д. паровоз тов.-пасс. поезда № 21, следовавшего из Зарайска в Москву, сошел с рельс, прошел около 30 саж. и врезался буфером в откос выемки. Находившиеся непосредственно за паровозом три теплушки с пассажирами были сжаты и разбиты остальной частью поезда, состоявшей последовательно из 8 классных трехосных пассажирских вагонов, почтового и багажного вагонов, двух груженых товарных и 16 порожних крытых вагонов

В результате означенного схода оказались пострадавшими 21 пассажир. Кроме того, машинист поезда и его помощник получили значительные ушибы.

Непосредственной причиной схода с рельс паровоза, как это установлено расследованием, является образование вследствие перемежающихся заморозков и оттепелей льда на переезде, покрывшего головки рельс, и недостаточный надзор за состоянием пути. Тяжелые же последствия этого схода в свою очередь явились результатом неправильного формирования состава поезда № 21.

Так как расследованием была установлена виновность некоторых линейных агентов в недостаточном надзоре за состоянием пути, преступной небрежности и неправильносги в формировании состава поезда, виновные в сем агенты дороги были преданы суду.

Военно-Транспортная Коллегия Верховного Суда СССР, по рассмотрении дела признала:

1. **Максимова, И. М.**, состоявшего в должности дорожного мастера и получившего от старшего дорожного мастера телеграмму о необходимости принятия мер к спуску воды, образовавшейся на путях, благодаря оттепели,—виновным в невыполнении полученного распоряжения следствием чего произошел сход паровоза поезд № 21, а потому приговорила: тов. Максимова, на основании ст. 108 к двум годам лишения свободы, без строгой изоляции и без поражения в правах. Принимая во внимание преклонный возраст тов. Максимова (73 г.) и долголетнюю службу его на жел. дор. транспорте, Верховный Суд признал возможным меру социальной защиты в виде указанного срока лишения свободы заменить воспрещением занимать какие либо должности на транспорте.

2. **Солдатова, С. Н.**, состоящего в должности артельного старосты, виновным в небрежном отношении к своим служебным обязанностям, выразившемся в том, что тов. Солдатов, на обязанности которого лежало ежедневное наблюдение над состоянием пути своего участка, не обошел, в день происшествия, своего участка, несмотря на явно неблагоприятное состояние погоды, и не произвел нужной прочистки кюветов и сколки льда, результатом чего произошел сход паровоза поезда № 21, а посему приговорила тов. Солдатова на основании ст. 108 к лишению свободы сроком на один год, без строгой изоляции и без поражения в правах. Принимая во внимание малосознательность тов. Солдатова, его зависимость в служебном положении от дорожного мастера и наличие у Солдатова двух малолетних детей, Верховный Суд признал возможным указанную меру социальной защиты в части лишения свободы заменить воспрещением в течение года занимать какие либо должности на транспорте.

3 **Любимова, П. И.**, состоящего в должности Ревизора движения,—виновным в том, что передавая к исполнению Нач. станции Зарайск тов. Филатову и его помощнику инструкцию о порядке составления поездов, требующую постановки в голову поезда более тяжелых, а в хвост—более легких вагонов, отдал словесное незаконное и выходящие за пределы предоставленных ему прав распоряжение тому же Филатову о составлении и отправке поездов, вопреки правил указанной инструкции, что повлекло за собой при вышеописанном происшествии особо тяжелые последствия, а потому приговорила на основании ст. 105 тов. Любимова к лишению свободы сроком на 2 года и 6 месяцев, без строгой изоляции и без поражения в правах.

4. **Филатова, Ф. Г.**, состоящего в должности Нач. ст. Зарайск—виновным в том, что вопреки основным правилам технической эксплоатации дал распоряжение составить на станции Зарайск 3 января с. г. тов.-пасс. поезд № 21 с нарушением этих правил, благодаря чему указанное выше происшествие получило столь тяжкие последствия, и потому приговорила тов. Филатова к одному году лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах. Принимая во внимание его преклонный возраст и продолжительную службу на транспорте, Верховный Суд признал возможным указанную меру социальной защиты заменить запрещением занимать на транспорте какие либо должности.

5. **Клочкова, И. И.**—виновным в том, что состоя дежурным по ст. Зарайск отправил 3 января с. г. поезд № 21, вопреки основным правилам технической эксплоатации неправильно формированным, вследствие чего возникшее благодаря неисправности пути происшествие с п. № 21 имело столь тяжкие последствия, а потому приговорила Клочкова к одному году и 6 месяцев лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах.

6. **Ивашкина, Д. А.**, состоящего в должности ст. кондуктора п. № 21 и

7. **Кириллова, И. К.**, состоящего в должности машиниста п. № 21,—виновными

в том, что оба приняли от Начальника станции тов. Филатова поезд № 21, составленный последним вопреки основных правил технической эксплоатации, благодаря чему при сходе паровоза произошли указанные выше тяжелые последствия.

В виду сего Верховный Суд приговорил: 1) тов. Ивашкина к одному году лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах. Принимая во внимание преклонный возраст т. Ивашкина и его долголетнюю службу на транспорте, Верховный Суд признал возможным меру социальной защиты понизить до шести месяцев лишения свободы без строгой изоляции, 2) тов. Кириллова к одному году лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах. Принимая же во внимание преклонный возраст тов. Кириллова и его долголетнюю службу на транспорте, Верховный Суд признал возможным меру социальной охраны заменить запрещением занимать на транспорте должность действующего паровозного машиниста.

II. 12-го января сего года скорый п. № 1 наехал на ст. Скуратово, Московско-Курской ж. д. на паровоз товарного поезда № 122.

В результате этого наезда паровоз и багажный вагон скорого поезда свалились под откос, получив значительное повреждение, при чем сошедшими паровозом и багажным вагоном было разрушено деревянное здание пристанционного поста, почтовый и 4 классных вагона сошли с рельс и получили более или менее значительные повреждения. Паровоз товарного поезда сошел с рельс и тендер его опрокинулся на бок. Путь оказался разрушенным на протяжении 60 метров.

Пострадавших пассажиров при происшествии не оказалось, из железнодорожных же агентов трое получили тяжелые повреждения и 7 легкие.

Означенное происшествие, имеющее по своим последствиям столь значительные повреждения как подвижного состава, так и пути, являлось, как это было установлено расследованием Комиссии, результатом преступной небрежности и халатности некоторых агентов дороги каковые вследствие сего были преданы суду.

Военно-Транспортная Коллегия Верховного Суда СССР признала нижепоименованных агентов дороги виновными в халатном и заведомо небрежном отношении к своим служебным обязанностям и приговорила:

1. Пом. Нач. ст. Скуратово, **Новикова, М. Е.**, за то, что исполняя обязанности дежурного по ст. Скуратово: а) при вступлении на дежерство не осмотрел блок-аппарата и не обратил внимания на отсутствие пломбы на педальной замычке, не сделал об этом отметки в журнале повреждений и заявил об этом агенту Службы Связи только после крушения, б) будучи осведомлен о следовании в этот день, согласно расписания, скорого поезда № 1-к, за все время дежурства, не наводил справок о ходе и месте нахождения поезда, в) допустил производство маневров с товарным поездом № 122 на главных путях и выходных стрелках главного Московского пути за 4 минуты до прибытия по расписанию скорого поезда, не наводя справок ни о месте нахождения его ни о времени запаздывания, г) перед разрешением пути скорому поезду не убедился в готовности главного Московского пути и положения стрелок №№ 1, 3 и 8—на основании ст. 108 к $1^1/_2$ годам лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах.

2. Старшего стрелочника **Блахнина, Г. И.**, за то, что не обратил должного внимания на имевшееся в будке стрелочного поста расписания пассажирских поездов, и не учтя время прибытия скорого поезда, по выполнении перестановки на запасный путь товарного поезда, не доложил об этом дежурному по станции и за несколько минут до прибытия скорого поезда самовольно сделал распоряжение об отцепке от товарного поезда паровоза и направил его в депо, не испросив на это разрешение дежурного по станции—на основании ст. 108 к одному году лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах.

3. Машиниста **Букина, Г. С.**, за то, что следуя в качестве действующего машиниста скорого поезда № 1-к не проявил должной блительности по наблюдению за сигналами, ограждающими безопасность движения поездов, и в'ехал в район ст. Скуратово при закрытом семафоре—на основании ст. 108 к двум годам лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах, но принимая во внимание полученное им при происшествии повреждение челюсти, а также его преклонный возраст, меру социальной защиты понизить до одного года без строгой изоляции.

4. Машиниста **Гагарина, П. А.**, за то, что находясь в качестве действующего машиниста на паровозе товарного поезда № 122, по прибытии на ст. Скуратово и следуя с отцепленным паровозом через главный Московский путь не только не проявил должной осторожности, но несмотря на предупреждение пом. машиниста о том, что со стороны Москвы следует по направлению к паровозу какой то поезд и что для его пропуска следует остановить паровоз, не обратил на это предупреждение должного внимания и никаких мер к остановке паровоза не принял — на основании ст. 108 к $1^1/_2$ годам лишения свободы без строгой изоляции и без поражения в правах.

Об'являя по сети означенные постановления Верховного Суда, обращаю внимание Правлений дорог на необходимость принятия самых решительных мер борьбы с участившимися происшествиями, при чем считаю необходимым предупредить, что на всех агентов, оказавшихся виновными в происшествии будут налагаться взыскания со всей строгостью закона.

За Народного Комиссара Путей Сообщения **А. Постников.**

Зам. Нач. Центрального Административного Управления **Л. Брагинский.**

Верно: Врид. Нач. Части Происшест. *Кочопелько*.

К. № 2572. О воспрещении выдачи грузохозяевам справок, не предусмотренных Уставом жел. дорог и тарифными правилами.

На одной из дорог имел место следующий случай:

Пред'явленный к перевозке груз был наименован отправителем в накладной— „яблоки мороженые", каковой груз предусмотрен в группе 5 номенклатуры товаров, поз. 105,—„фрукты и ягоды, кроме поименованных особо в номенклатуре этой группы, вяленые, маринованые, мороженые, моченые и сушеные" с тарификацией мелких партионных и повагонных отправок по 11, 12 и 13 кл. соответственно.

Впоследствии Начальник станции отправления, по просьбе отправителя, выдал последнему справку о том, что в действительности были погружены яблоки не консервированные, а свежезамороженные, т. е. при доставке и погрузке слегка примерзли, почему в накладной и было указано „мороженые", во избежание претензий со стороны получателя.

Грузохозяин, воспользовавшись означенной справкой, пред'явил к дороге иск о возврате перебора, так как согласно выданной Начальником станции справки груз должен быть отнесен к поз. 48 „яблоки" группы 115—„фрукты, плоды и ягоды свежие" с тарификацией мелких партионных и повагонных отправок по 13, 14 и 16 кл. соответственно.

Во избежание подобных случаев выдачи не предусмотренных ни Уставом жел. дорог, ни тарифными правилами справок на Западных дорогах и в предупреждение возможных убытков дорог от неправильных действий станций, подобно вышеуказанному, раз'ясняется, что доказательством, согласно Устава жел. дорог взаимных прав и обязанностей сторон, участвующих в договоре перевозок, служат накладная и дубликат накладной (ст. 44), почему выдача какого-либо рода справок, касающихся договора перевозки, вроде вышеупомянутой, ни в коем случае не допускается, тем более, что:

1) Накладная составляется самим отправителем или по его указанию станцией отправления бесплатно и подписывается отправителем (ст. 47).

2) Грузохозяин отвечает за верность помещенных отправителем в накладных сведений, требуемых статей 47 Устава, подвергаясь вместе с тем всем последствиям их неправильности, неточности или неполноты (ст. 50 Устава).

В случае же если станция отправления усматривает, что груз поврежден, то она, согласно § 9 Правил употребления накладной и ее дубликата, требует от отправителя надлежащей отметки в накладной о таковом состоянии груза и в случае отказа отправителя содержание груза проверяется станциею отправления, и о результате составляется акт, который прилагается к накладной.

КР и КГ предлагается соответственно инструктировать станции.

За К *Щеголев*.

Начальник Административного Отдела *Куколевский*.

Изд. Западных ж. дор.

Гомель, ГУБЛИТ № 830 (1200 экз.). Гомель, Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г. - 1790.